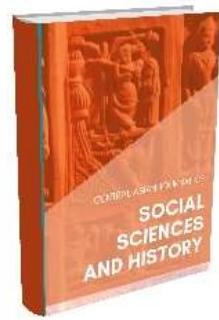




CENTRAL ASIAN JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES AND HISTORY

Journal homepage: <https://cajssh.centralasianstudies.org>



ИСТОРИЯ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Тухтабаев Азамжон Шарипходжаевич,

PhD, и.о.доцент кафедры архивоведения

Наманганского государственного университета,

a_toxtabayev@mail.ru

Abstract:

В данной статье описаны условия организации воздушного транспорта в СССР, перевод военной авиации в гражданскую, открытие воздушного сообщения, привлечение воздушного транспорта в Среднюю Азию и история его деятельности.

ARTICLE INFO

Article history:

Received 19-Apr-23

Received in revised form 25-May-23

Accepted 17-Jun-23

Available online 19-June-2023

Key word: Военная авиация, гражданская авиация, авиаперевозки, самолет, авиапочта

INTRODUCTION

Первые попытки организовать воздушные сообщения в Советском союзе являлись ненебежным следствием опыта применения авиации в гражданской войне, где самолет служил не только боевой машиной, но с неменьшим успехом постоянно использовался как средство связи и сообщений, заменяя собой автомобиль и лошадь. Армейское командование настолько привыкло к пользованию самолетом как удобным и быстрым средством сообщения, что как только спадала боевая страда и авиационные отряды оставались «без работы», естественно

возникали попытки перейти от случайных полетов или для связи к более или менее регулярным воздушным сообщениям на уцелевших, истрепанных в боях гражданской войны, разномастных военных самолетах.

Попытки эти вовсе не всегда были уж так неудачны. Всем известен опыт использования «эскадры воздушных кораблей» - самолетов «Илья Муромец» для перевозки почты между Москвой и Харьковом в 1921 г. но не об этой линии «воздушных сообщений» хочу я напомнить сейчас, а о других, совершенно забытых попытках, которые делались в Средней Азии.

Когда в мае 1918 г. в Ташкент прибыл авиационный отряд (бывший 15-корпусный), один из первых, сформированных в Красной армии, получивший в Средней Азии громкое название «Авиации Туркестанской республики» то одною из главных задач, которые совнарком Туркеспублики предполагал возложить на свою авиацию, должно было быть установление воздушной связи центра – Ташкента – с наиболее удаленными от него глухими окраинами. Надеждам этим, однако, не суждено было сбыться: вспыхнувшие один за другим Оренбургский, Закаспийский и Семиреченский фронты, превратившие Туркеспублику в осажденный лагерь, потребовали и напряжения всех сил авиации для боевой работы, и все самолеты были направлены на фронт.

Однако и там, наряду с боевой работой, самолет нередко служил целим связи, и едва ли не первый в истории СССР случай перевозки почты на самолете был проделан лично мной на Оренбургском фронте в июле 1918 г. Оренбург в это время был отрезан как от Москвы (занятыми Самару чехославаками), так и от Туркеспублики, передовые отряды которой, в том числе авиационное боевое звено в составе 1 самолета, стояли в Илецке. Железная дорога между Илецком и Оренбургом была разрушена шайками Дутова, и связь между этими городами была прекращена. На самолет была возложена задача установить эту связь, для чего, наряду с разведками, раза два и неделю совершались полеты из Илецка и Оренбурга (всего 72 км).

При первом же моем прилете 3 июня 1918 г., в Оренбург весть о появлении самолета из Туркестана и об обратном отлете его на следующий день в Илецк быстро распространились по городу. Железнодорожные рабочие, в особенности поездные бригады Оренбургской дороги, у которых по ту сторону фронта, в Илецке, Ак-Булаке и других многочисленных станциях и городах Оренбург-Ташкентской дороги, остались родные и семьи, разыскав меня, стали осаждать просьбами «свести письменно». Я не решался взять на борт самолета без разрешения штаба ни одной бумажки, но жалко было отказать волнующимся о своих семьях железнодорожникам и предложил им переговорить с отделом связи штаба.

В штабе пошли навстречу просьбам железнодорожников, была организована приемки писем для отправки во воздуху в Илецк, и на другой же день к моему отлету был подготовлен увесистый, килограммов в 20, тюк писем, адресованный почтамту города Илецка. Вечером 4 июня самолет через головы дутовских шаек благополучно доставил эту почту по назначению.

В следующий мой прилет в Оренбург, 7 июня, из Илецка была доставлена и ответная корреспонденция, в Оренбурге же меня дождался новый тюк почты. Я уже собирался, смеха

ради, заказать себе резиновый штемпель «воздушная почта» Оренбургского фронта, или что-нибудь в этом роде, когда во время одного из полетов в Оренбург потерпел у станции Донгузская вынужденную посадку а на следующий день, во время боя у 22-го разъезда (19 июня 1918 г.), провавшиеся к хвостовым эшелонам Жлобинского полка казаки жестоко изувечили погруженный на платформы разобранный самолет: «порубали» радиатор и нижнюю поверхность, поломали хвостовые лонжероны. О том, чтобы привести самолет в порядок на фронте, не приходилось и думать, и при первой возможности он был отправлен для ремонта в тыл, в Ташкент, а в месте с ним уехал и я. Таким образом «воздушная почта» между Илецком и Оренбургом прекратилась. Да она больше и не была нужна: сообщение с Оренбургом было восстановлено, а Оренбург решено было сдать и отступить и югу, ближе и Туркестану.

В течение 1919-1920 гг. на Туркфронте было выполнено немало перелетов для связей. Не знаю возилась ли когда-либо при этом почта. Мне лично не пришлось быть больше «воздушным почтальоном». Но как только спадала боевая страда мысль об организации постоянной воздушной связи поднималась вновь. И едва затихли бон в Бухаре, как началось проектирование воздушной связи между Бухарой (Каганом) и Афганской границей. Идея эта исходила от почтового ведомства, вот что писавшего 5 апреля 1921 г. командующему войсками Туркфронта:

«В Бухарской республике гражданскими событиями разрушены железнодорожное сообщение и правительственные телеграфные линии, вследствие этого почтовая и телеграфная связь не установлена. Восстановить связь по почте и телеграфу обычным порядком не представляется возможности.

Для обеспечения почтовой связью правительственные учреждений и граждан с Керками и Термезом Туркнаркомпочтеть **полагал** бы установить перевозку почты еженедельно посредством воздушной почтовой связи. Почтовой корреспонденции в эти места будет отправляться до трех пудов.

По сообщению начальника воздушного флота Туркеспублики, воздушную связь с учрежденными Бухареспублики возможно организовать с 20 сего апреля, если на это последует ваше приказание.

О возможности установления воздушной почтовой связи с вышеуказанными местами и последующем. Вашем распоряжения Туркнаркомпочтеть просит поставить его в известность.

Командующий войсками на этот раз, однако, отказал комиссариату почт и телеграфов, так как авиации предстояла еще тяжелая борьба с басмачами на Ферганском фронте, потребовавшая летом и осенью 1923 г. все воздушного флота Туркфронта. И только после ликвидации басмаческого фронта в Фергане, в конце лета 1922 г., явилась реальная возможность заняться воздушными сообщениями.

Все авиация Туркфронта к этому времени была сокращена до одного разведывательного отряда (4-го), располагавшего в строю и в ремонтной базе около десятка разномастных самолетов и разной стадии разложения. Инициатива организации воздушных сообщений на этот раз принадлежала комиссару штаба авиации Туркфронта И. Ефимову, и по докладу командующего авиацей было разрешено в виде опыта установить регулярную появовую связь между Ташкентом и Алма-Ата.

В Аулия-Ата и Фрунзе (в то время еще Пишпеке) были устроены промежуточные базы для выполнении самолетов. На линию выделили 3 самолета – 2 Фармана-30 с моторами Сальмсон 160 л. с. и германский Альбатрос с мотором Бенц 220 л. с. – в те годы лучший самолет Туркфронта. Летчиками на линию были назначены Стародумов, Черевков и Шмидт, - недавно приехавший в Среднюю Азию, отличившийся перед этим в боях с бандами Антонова германский летчик-спартаковец прекрасный опытный пилот и отличный товарищ. Таковы были средства первой воздушной посты в Средней Азии. К сожалению, не сохранилось материалов, по которым можно было бы точно восстановить всю «статистику» работы этой линии воздушных сообщений. Но во всяком случае с августа по октябрь 1922 г. самолеты довольно аккуратно, 1-2 раза в неделю, совершали рейсы Ташкент – Авлиэ-Ата, Фрунзе-Алма-ата, перевозя 10-50-кг почты.

Рейс занимал обычно двое суток. Однако постепенную самолеты начали выбывать на строя – один Фарман был вдребезги разбит при Альбатросе потерпел вынужденную посадку близ Арысы, после чего мотор его машины пришлось поставить в длительный ремонт. Начавшаяся осенними непогодами, вынудила прекратить перелеты. Весной 1923 г. воздушная связь Ташкент – Алма-Ата не была уже более восстановлена.

Таков был один из первых в СССР опытов организации воздушных сообщений, опыт, предпринятый с заведомо недостаточными средствами и вместе с тем давший много ценного для дальнейшей работы. Не случайно эти первые попытки возникли в Средней Азии – через 2 года именно Средняя Азия стала местном наиболее оживленных воздушных сообщений СССР, и нигде воздушные сообщения не сыграли такой роли в хозяйственном подъеме страны, как в Средней Азии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Газиназаров А. Ю. Гражданская авиация в экономике Узбекистана. –Ташкент: Узбекистан, 1970.
2. Журнал самолет. 1932-1937 гг.
3. Журнал гражданский авиаия. 1932-1938 гг.
4. Azamjon Sh. Tukhtabaev. Air transport: Structure, activity, shape. ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal. 2020, Volume: 10, Issue: 6 pp. 288-291. Article DOI: 10.5958/2249-7137.2020.00590.X
5. **Азамжон Тухтабаев.** История воздушного транспорта в Узбекистане (1950–1980-е гг.). Общество и инновации: Том 3 № 3/S (2022). DOI <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol3-iss10/S-pp74-77>